SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 35 minutos)

La Comisión de Transporte y Obras Públicas tiene el agrado de recibir a los delegados del SUANP, quienes pasarán a hacer el planteo que motiva esta entrevista.

SEÑOR URES.- En primer lugar, queremos pedir disculpas a los miembros de la Comisión por el retraso, pero luego de la reunión que mantuvimos esta mañana, debimos solucionar un problema en el Puerto y nos demoramos más de lo previsto. Tal vez esta explicación no tenga la validez que la Comisión merece, pero es lo único que podemos decir porque no tenemos otro justificativo.

Hemos concurrido a esta Comisión, tal como lo hemos hecho a la de la Cámara de Representantes, para plantear la preocupación que tenemos como trabajadores de la Administración Nacional de Puertos, que podrá ser compartida o no, pero que hemos mantenido durante todos estos años. Sabemos que el tema relativo al Puerto es muy delicado y en todos estos años nuestra posición no ha contado con las mayorías suficientes, por lo que la situación actual es muy distinta a la que desearíamos.

Vamos a brindar los argumentos por los que consideramos que hoy estamos viviendo una situación de deterioro en la Administración Nacional de Puertos que cada vez se va acentuando más y que incluso nos hace temer que en un futuro muy cercano pase de ser un ente superavitario a tener que recibir un subsidio del Estado. Esta es una de las preocupaciones más grandes que tenemos.

Los compañeros van a pasar a hacer una serie de puntualizaciones acerca de nuestras opiniones y un análisis de la situación con los que, reitero, se podrá coincidir o no, pero que deben despertar el interés de las autoridades ya que involucran áreas sustantivas y estructurales del Estado que deben seguir funcionando correctamente.

SEÑOR SUÁREZ.- No es la primera vez que concurrimos a esta Comisión y siempre se nos ha recibido muy cordialmente. En esta oportunidad venimos a manifestarles nuestra preocupación sobre una problemática que tiene un hilo conductor que hemos reiterado en instancias anteriores.

Nos interesa alertar sobre una situación que se viene generando en el Puerto, a nuestro entender, a raíz de una mala gestión del Directorio actual de la ANP. Aclaramos que no está en nuestro ánimo discutir ahora la filosofía que ha llevado a las privatizaciones que se han realizado en el Puerto, pero sí debemos decir que llegado el momento el sector político debe constatar en la práctica los resultados obtenidos. En definitiva, los hechos demuestran que la realidad no es como se la está planteando.

El eje de nuestra solicitud de audiencia a esta Comisión se encuentra en que la Administración Nacional de Puertos, a nuestro entender, atraviesa una situación económica muy difícil que se puede agravar en el futuro si se continúa con la actual línea de administración. El ente proyecta realizar un gasto que creemos totalmente innecesario, excesivo y que compromete su futuro.

En el año 1992 se comienza a realizar una serie de privatizaciones que resultan de la aplicación de la Ley de Puertos. En ese mismo año se privatizan algunas zonas portuarias y se destaca la privatización del sector de remolques, que pasa a depender de cooperativas privadas que tienen participación de los trabajadores. Al día de hoy, la ANP ha terminado recibiendo dichos remolcadores y rematándolos al mejor postor, por lo que nos quedamos sin ese servicio. Los trabajadores fueron despedidos y, reitero, los remolcadores se remataron. Este es un hecho constatable, fruto de una política en la que creemos que alguien debe asumir cierta injerencia.

Continuando con la política privatizadora del Puerto, se privatiza el sector frigorífico de la ANP por lo que la empresa Christophersen absorbe un núcleo importante de trabajadores del organismo. Sin embargo, en la práctica hoy el complejo frigorífico no funciona, el Puerto no lo quiere recibir porque no sabe qué hacer con él y los trabajadores fueron despedidos.

Por otro lado, en las otras áreas portuarias -y me gustaría que alguien lo comprobara- no ha habido una sola inversión de un agente privado en territorio de la ANP; todas las ha hecho el Estado. Lo que sí es cierto es que estas empresas, a las que estamos brindando determinada logística e infraestructura, le deben hoy a la ANP U$S 4:000.000 por diferentes conceptos.

Esto da muestra de lo que resulta de los intentos privatizadores. Hoy se han publicado en forma destacada en la prensa el tema "Cuenca del Plata" y el de la privatización de la playa de contenedores. Sobre este último punto es por todos conocida la oposición de nuestro sindicato y el resultado del plebiscito que llevó a que la playa de contenedores se privatizara. Fruto de este último proceso se ha venido hablando reiteradamente del aumento de la productividad del Puerto. Al respecto, queremos destacar claramente que la playa de contenedores privada comenzó a trabajar recién la semana pasada y hasta ahora ha contado solamente con la presencia de dos barcos.

O sea que todo lo que se atribuye a un aumento de productividad -tal como le gusta decir al cronista que escribe en el diario El País sobre estos temas- debe adjudicarse a otras causas y no a la privatización de la playa de contenedores. Las dos líneas de barcos que tiene actualmente esta playa fueron, con buen criterio, sacadas a la empresa MONTECON, que trabaja en la terminal polivalente. Con esto queremos señalar que las intenciones privatizadoras no se condicen con la realidad, que es otra completamente diferente. Quiere decir que el Puerto, la Administración y, en el fondo, el Estado, se ven perjudicados, en primer lugar, porque los planes de crecimiento no son los que se deciden y, en segundo término, porque dejaron de recaudar por concepto de uso de muelles y de muros y, por último, porque ni siquiera cobra la tarifa de U$S 10 por contenedor movido, ya que esto no se hace.

Todo esto es fruto de la situación económica del país, de la cual creemos que todos somos conscientes, que ha repercutido claramente en la Administración Nacional de Puertos -que vive mayoritariamente de lo importado y de lo exportado- y en su

recaudación. A esto queremos agregar algunas cuestiones que nos parecen medulares para poder decir por qué la Administración Nacional de Puertos no está en condiciones de hacer este gasto. Varias empresas operadoras le adeudan a este organismo aproximadamente U$S 4:000.000. También está el tan mencionado caso de Buquebus, empresa a la que la ANP decide refinanciar su deuda. La cifra refinanciada fue de alrededor de U$S 2:000.000, haciéndole una rebaja tarifaria. Quiere decir que se le perdonó la deuda en gran parte, porque esa rebaja tarifaria fue retroactiva dado que al momento de refinanciarle la deuda ya se le hizo una rebaja. En realidad, la deuda va a ser pagada por la empresa en cuotas que va a ir depositando en la Administración Nacional de Puertos al año 2003. Lo cierto es que Buquebus, a partir de esa financiación acumuló una nueva deuda con esta Administración de U$S 600.000 por los servicios que viene desempeñando actualmente. Tal como dice la prensa, en este momento Buquebus se encuentra en una situación muy comprometida, adeudando a la Administración Nacional de Puertos U$S 3:000.000. Si sumamos esta cifra a los otros U$S 4:000.000 que mencioné anteriormente, se llegaría a U$S 7:000.000.

Por otra parte, en los últimos 8 meses la ANP ha gastado U$S 5:000.000 en incentivos a los funcionarios para que se retiren de la actividad pública y pasen a la privada. Esto también compromete seriamente su situación financiera y, además, tendríamos que agregar una cantidad de contrataciones que viene haciendo en forma encubierta -esta es una expresión nuestra- ya que por ahí se dice que los fondos provenientes del PNUD y de la UNESCO están solventados. Lo cierto es que de los activos de la Administración Nacional de Puertos salen cuotas todos los meses para pagar estos contratos de obra a los que llamamos "encubiertos". Desde hace 4 años estamos pagando, por ejemplo, al licenciado Sorrentino U$S 6.000 mensuales por un estudio medioambiental que tiene dos proyectos diferentes, lo que totaliza una cifra de U$S 120.000. Ponemos esto a modo de ejemplo para significar que a nuestro entender, bajo esta Administración, se han pagado U$S 300.000 en contrataciones de obra.

Todo esto nos demuestra que en este momento la Administración Nacional de Puertos está en una situación muy comprometida. En lo que tiene que ver con el aspecto sindical, esto se refleja en la baja de salarios, en la restricción de beneficios, en el no reparto de las economías correspondientes al personal que se retiró y en ciertos recortes que apuntan a una rebaja salarial. Prevemos que esto empeorará la situación de la Administración Nacional de Puertos en los próximos meses. A nuestro entender, la piedra angular -es lo que hace que estemos tan preocupados- radica en que desde hace dos meses la ANP tiene la flota de dragado y los barcos accesorios totalmente parados. Tenemos personal, estamos pagando los sueldos y tenemos los barcos atracados a muro esperando que alguien diga que empezamos a trabajar. Sin embargo, en los últimos días el Director Aguerre anunció que el Puerto gasta U$S 300.000 en el dragado pie de muro, que hasta ahora lo hacíamos nosotros y que lo podemos seguir haciendo perfectamente porque estamos capacitados y tenemos los barcos. Además, hizo otro anuncio, que para nosotros es sumamente grave, en cuanto a que se va a dragar el canal de acceso hacia el puerto a 10,5 metros, con un gasto total de U$S 10:000.000, cifra que pensamos se va a incrementar mucho más teniendo en cuenta el barro que hay que sacar y el costo de las empresas que lo hacen. Nuestro Sindicato calcula que ese trabajo va a costar entre U$S 12:000.000 y U$S 13:000.000.

Concretamente, nos preguntamos si el país y el Puerto están en condiciones de realizar un gasto de esta magnitud, en el entendido de que no sólo se trata del dinero por realizar esta tarea sino también de lo que paga el Estado por mantener su flota parada. Si se desarticula la flota de la Administración Nacional de Puertos, no sólo se va a tener que pagar por este dragado, sino que en el futuro se tendrá que hacer frente al mantenimiento del dragado, porque es un servicio portuario y no una actividad que las empresas realizan por sí solas.

Todo esto hace que estemos muy preocupados por el tema, preocupación que trasladamos a los señores Senadores, ya que creemos que la situación puede provocarnos daños irreparables. No queremos hacer suposiciones acerca de los intereses que hay detrás de todo esto; realmente no entendemos la situación ni la política de la Administración Nacional de Puertos.

La justificación es hacer un dragado para buques de gran porte. Podemos afirmar que estos últimos no entran al Puerto de Montevideo y que de los que lo han hecho nunca ha quedado uno varado por este tema, más allá de lo que se diga. Además, en la estructura actual del comercio y en el marco de la competitividad que tenemos con Argentina y Brasil, es imposible que ingrese ese tipo de buques. Tampoco se justifica eso en ninguna instancia.

A todo esto, y como corolario del tema, tendríamos que decir que la Administración Nacional de Puertos se apresta a pagar casi U$S 10:000.000 de Impuesto al Patrimonio, cuestión que nos comprometería y nos colocaría en una situación realmente muy grave en el futuro. A propósito, debemos señalar que ningún Puerto en el mundo paga dicho Impuesto, pero el de Montevideo lo va a hacer. Si la Presidencia de la Comisión lo permite, luego cederé el uso de la palabra a mis compañeros, no sin antes señalar que, como Secretario del SUANP, quería hacer referencia a estos temas y precisar que no venimos a esta Comisión a plantear un panorama como que está todo mal en el Puerto, sino a explicar una serie de irregularidades fruto de la gestión del Directorio actual. Es más; de aplicarse, creemos que va a hipotecar el futuro de la Administración Nacional de Puertos. No quisiéramos que dentro de un año tuviéramos que venir a hablar de la supresión o de la terminación de esa Administración como Ente del Estado como consecuencia de una situación económica que no se sustenta. Creemos que tiene los recursos necesarios, por lo que no debería estar en esta situación. Si bien hay una crisis que afecta al país, reitero que ello obedece a una mala gestión en lo que hace a todo el negocio portuario.

SEÑOR LOPEZ.- Simplemente, vamos a precisar algunas cuestiones de las que ya han hablado los compañeros.

El tema medular del que venimos a hablar y de las consecuencias a que puede arribar el Puerto desde el punto de vista económico y de movimiento de cargas, tienen que ver con el hecho de que la Terminal de Contenedores es la única especializada con que cuenta el Puerto de Montevideo y también porque allí están cifradas las esperanzas de que el país mueva más mercaderías no nuestras. Los señores Senadores recordarán de la discusión que se llevó a cabo durante el análisis de la Ley de Puertos, y la estrategia del Gobierno en ese momento -y la Administración actual mantiene la misma- era la de captar los tránsitos. Cabe aclarar que tenemos un techo de exportación y uno de importación de la carga, fruto de nuestra economía. La idea era acertada, porque de lo que se trata es de captar tránsito, esto es, competir con otros Puertos. A propósito, voy a dar cifras sobre los tránsitos registrados en el año 2001. En el Puerto de Montevideo se recaudó, por ese concepto, entre U$S 700.000 y U$S 800.000, según los datos oficiales de la Administración Nacional de Puertos. Sin embargo -para dar otro dato comparativo- en términos de movimientos de contenedores, de uso de muelles y de derecho de amarre, se ha recaudado U$S 1:500.000; y por otros conceptos, algo más también que lo que hay en tránsito.

Quiere decir que la mercadería en tránsito para la región no depende solamente de la situación geográfica o de la calidad de servicios que brindemos en el Puerto, sino de que se convenza a una de las grandes líneas de transporte que, en lugar de

descargar en Buenos Aires o en San Pablo, lo haga en Montevideo. De eso se trata, simplemente. Había cifradas esperanzas en que eso lo hiciera la concesionaria Cuenca del Plata de la Terminal de Contenedores. En todo este tiempo no vimos una actitud de que se inaugurara esa situación en la Terminal de Contenedores. Esa empresa, entre la maquinaria que trajo, figura la grúa pórtico -que era la más sensible que se necesitaba en la Terminal de Contenedores- que es del mismo año que la que tiene la Administración Nacional de Puertos, si bien mejorada en algunos sentidos, como por ejemplo tiene computarizados algunos movimientos, pero no es de primera generación. Tampoco la otra maquinaria que se trajo para mover contenedores dentro de la zona es de primera ni de segunda generación.

El tema fundamental es el movimiento de contenedores. Los señores Senadores recordarán claramente que en la última licitación de la Terminal respectiva se concede -cosa que no había sucedido en las anteriores- un espejo de agua muy importante para agrandar, no sólo el muelle -como se dice en el pedido de licitación- sino también el espejo de agua que va desde la Escollera Sarandí hasta la punta del muelle Escala, que tiene escasos dos metros de profundidad, con suelo rocoso. Se trata de una situación privilegiada, porque queda a escasos diez metros del canal de acceso. Diríamos que se le han dado ventajas importantes para crecer; incluso podría llegar a ser un puerto privado con esa dimensión y en la mejor de las ubicaciones. Pese a ello, no han venido contenedores nuevos, ni siquiera media línea nueva, como señalaba anteriormente uno de nuestros compañeros. Hay dos agencias que trabajan con líneas de barcos que ya son viejas en el Uruguay y que ahora, por la competencia de empresas, se la quitaron a Montecon S.A. -que la tenía- y la está ejerciendo Cuenca del Plata.

Hago estas puntualizaciones para centrar el tema en el dragado y el por qué de su sensibilidad. Muchas veces hablamos de planificar el dragado y no se entiende -los señores Senadores no tienen por qué tener conocimiento al respecto, y no es una crítica- en el sentido de que ello significa la estrategia que se va a dar al Puerto junto con la de las grúas y la de los muelles. No todos los muelles están dragados a la misma profundidad, ya que los que cargan graneles tienen una, los comerciales que cargan contenedores poseen otra, y el de acceso registra una diferente. Eso depende de la visión con que se encare el Puerto. En este caso, de los U$S 10:000.000 a U$S 15:000.000 que se prevé por el dragado, están encarados para profundizar medio metro el canal de acceso, lo cual significaría que pudiera entrar ese tipo de barcos del que hablamos, al que como condición para tocar el Puerto se le exige la descarga promedio de mil contenedores. Sin embargo, no se visualiza que esos barcos ingresen. Hace unos cuatro meses que se entregó la Terminal de Contenedores, y tuvo su período de adaptación, así como de colocación y de agregado de maquinaria. Pese a ello, ya estamos pasados de la fecha en cuanto a las nuevas líneas de barcos que debían venir para el tránsito del que hablamos.

Todo esto significa que, en el concepto de lo que planteamos, dragar a diez metros y medio no implica invertir, sino gastar; se invertiría si hubiera una posibilidad concreta de que va a haber movimiento de fletes más grande, como decía anteriormente. Este tema está unido al del Impuesto al Patrimonio del que se hablaba y al de las deudas que tienen las empresas. Siempre manejamos una crítica hacia el empresario portuario -lo cual se puede corroborar- porque tiende a utilizar la infraestructura portuaria pero no quiere pagar por lo que usa. Tenemos una lista de empresas que adeudan al Puerto, y podemos afirmar que son casi todas, según los datos oficiales que existen en la Administración Nacional de Puertos. Los señores Senadores pueden solicitarlo a su Directorio para corroborarlo.

Por lo tanto, el motivo de esta visita es plantearles la necesidad de que esta investigación se profundice, porque es posible que en estos carriles la Administración Nacional de Puertos pueda llegar a ser deficitaria.

Los portuarios no queremos que pase lo mismo que con AFE. En este momento, la discusión puede llevar a que se detenga o no el proceso, porque la licitación está planteada, pero no ha sido adjudicada. A nuestro entender, como trabajadores de la ANP e integrantes de su sindicato, sería conveniente que se profundizara el estudio de este tema, es decir, que los señores Senadores -lo mismo con los señores Diputados, con quien estuvimos reunidos en la Comisión respectiva- procuren llegar a una solución. No nos creemos dueños de la verdad; simplemente, conocemos el puerto y deseamos mejorar la situación, porque pensamos que estamos a tiempo de hacerlo.

SEÑOR RIESGO.- Simplemente, deseo hacer una consulta a título informativo.

Quisiera saber si el tránsito de los años 1999, 2000 y 2001 ha sido constante o si ha tenido sus altas y bajas, en lo que a términos de volumen y dinero se refieren.

SEÑOR LOPEZ.- Creo que sería interesante detallar qué mercaderías se mueven en tránsito; fundamentalmente, son autos y mercadería en contenedores. Esta última, por el movimiento mismo de contenedores, deja ganancias importantes para la ANEP, y de los autos se obtiene no menos de U$S 4 por cada uno, para lo cual se requieren grandes extensiones de terreno.

Por otra parte, debo indicar que el tránsito tuvo un aumento en los años 1990-1991. Después disminuyó y se mantuvo en la cifra que habitualmente mueve el puerto, o sea, aproximadamente U$S 800.000. Esta recaudación tiene que ver con la rebaja de tarifas. Aclaro que estas cifras son generales y corresponden, fundamentalmente, a contenedores.

SEÑOR URES.- A partir de 1995 hasta fines de 1998, el tránsito de contenedores en el Puerto de Montevideo creció enormemente, no porque hayan aumentado nuestras exportaciones e importaciones. En realidad, esto se debió a que hubo dos grandes situaciones de conflicto en los Puertos de Río Grande y Santos, los cuales dieron la posibilidad de que el Puerto de Montevideo tuviera una gran recaudación. Somos autocríticos de la situación que ahora se está generando. Si en los años 1996 y 1997 se nos hubiera planteado llevar a cabo la transformación de dragar el Puerto de Montevideo, hubiéramos aceptado, porque ese era el momento indicado. En aquel entonces se debería haber planteado una política portuaria diferente, ya que el Puerto tenía una buena recaudación, tal como lo demuestran las gráficas y las malas inversiones que se efectuaron. Por ejemplo, se compró una cantina militar que costó U$S 2:500.000, que está al lado del edificio de la ANP; pagamos al club Rowing cerca de U$S 1:800.000 para que se fueran del ámbito portuario; en Colonia también tuvimos que pagar, aproximadamente, U$S 2:000.000, cierta cantidad de dinero por unos terrenos que luego fueron cedidos a la Prefectura, a raíz de una deuda mantenida con la Intendencia de ese departamento; y en publicidad y en donaciones se gastó cerca de U$S 1:600.000. Reitero que todos estos datos se pueden corroborar perfectamente, porque figuran en el presupuesto de la Administración.

Por eso decía que si en aquel momento se nos hubiera planteado una reestructura, hubiéramos estado de acuerdo, porque había ingresado mucho dinero en la empresa, más allá de que habríamos solicitado que se empleara personal de la ANP, y no con los

privados. Pensamos que los funcionarios que tiene el Estado son idóneos para esa tarea. Las empresas que se han presentado, en su mayor parte holandesas, tienen una cantidad mínima de personal y exigencias diferentes. Pero esa situación varió, porque todos los puertos tienen sus cambios en lo que tiene que ver con la captación de mercados y la situación de los países.

Después de eso, tuvo lugar la licitación de la terminal de contenedores, que dio muchos dolores de cabeza y tuvimos que soportar una gran oposición, ya que se pensaba que era conveniente otorgársela a un sector para que la explotara en mejores condiciones. La venta de la terminal de contenedores significó un ingreso de U$S 17:000.000. Reclamamos que un porcentaje de esta cifra debería destinarse a inversiones en la ANP. El Estado necesita ser controlador y debe estar en el ámbito portuario, porque en ninguna parte del mundo se retira totalmente de esta actividad. Si los señores Senadores lo desean, hay informes de distintas partes del mundo en los que se muestra que el Estado sigue teniendo preponderancia fundamentalmente en las áreas que desea controlar. En otros sectores se nos podrá decir que esto no es tan así.

Volviendo a la pregunta del señor Senador, reitero que hubo un gran crecimiento en los años 1996, 1997 y 1998. Después de la crisis de Brasil, se registró un retroceso en este proceso y ahora el deterioro es cada vez mayor. El tránsito de contenedores se hace dificultoso y también influye la no captación de esa línea de la Cuenca del Plata, lo cual está perjudicando enormemente los intereses de esta Administración. Hace cuatro meses que no se trabaja y se trajo un barco de la Compañía Cosco, que todavía tiene un contrato de un mes y medio. La capacidad de los buques de esta compañía es adecuada para los contenedores, pero no tiene grúas, por lo cual necesita las de tierra. Aún no se ha obtenido el consentimiento absoluto, de ahí que sólo se la haya contratado por un mes y medio.

SEÑOR LORIER.- Nosotros pensamos que la información que ha sido brindada es muy interesante. En determinado momento se habló de la posibilidad de hacer un seguimiento, ya sea por parte de la Comisión, o individualmente, sobre el proceso de desenvolvimiento de la Aduana, lugar sin duda alguna estratégico para la vida general de este país.

A este respecto, deseo formular la siguiente pregunta. Más allá de los elementos informativos a los que podemos recurrir por la vía legal de los pedidos de informes o por los datos que pueden brindar los distintos Ministerios, me gustaría saber qué información nos podrían proporcionar ustedes, en forma periódica, sobre estos temas, para ver su evolución. De esta manera, vuestra preocupación -que también es la de todos nosotros- sobre la evolución futura del Puerto se podrá monitorear o seguir de una forma orgánica y no estaría librada a una solicitud de audiencia por parte de ustedes o a que los señores Senadores se interesen por el tema. La pregunta concreta refiere a cuál es la manera más orgánica, ya sea a título general de la Comisión o personal de los Senadores que lo estimen conveniente, de poder acceder periódicamente a la información de la que ustedes están hablando.

SEÑOR SUAREZ.- Quiero hacer una aclaración porque, de lo contrario, se puede interpretar que venimos a reclamar un seguimiento del sector portuario. Al respecto, estamos dispuestos a colaborar en todo lo que podamos porque a los trabajadores portuarios nos va la vida en esto. Pero la intención de nuestra visita es advertir sobre un momento específico que vive la Administración Nacional de Puertos. En este sentido, afirmamos -y estamos dispuestos a repetirlo en todos los ámbitos- que aquí hay una mala gestión del Directorio actual, integrado por lo señores Aguerre, Campomar y Capeche. Esta mala gestión ya no sólo está poniendo en juego la política privatizadora de un sector, sino también la gestión y la existencia de esta Administración como Ente del Estado. Creemos que cuando se hipoteca, se paga en forma totalmente irracional y se realizan gastos que no entendemos y que son injustificables, se compromete en demasía esto.

Estamos haciendo una advertencia sobre un gasto de U$S 10:000.000. Quiero subrayar esta cifra, porque a los trabajadores nos asombra. En el día de ayer escuchábamos al Presidente de UTE decir que la crisis provocada por el último temporal significaba un gasto irreparable al país, de U$S 10:000.000. Sin embargo, un monto similar se apresta a gastar la Administración Nacional de Puertos para hacer el dragado, cuando a esos efectos tiene maquinarias y trabajadores que hagan el trabajo. Estas son las situaciones sobre las cuales queremos hacer una advertencia porque, por un lado, creemos que son innecesarias y, por otro, pensamos que el momento histórico que está viviendo el país y el Puerto no es el propicio para hacer este gasto.

No señalamos todas estas irregularidades con la sola intención de mostrarlas, sino para marcar la situación de crisis del sector, y estoy seguro que dentro de algunos meses vamos a tener que volver para hablar de ella. Digo esto, porque la Administración Nacional de Puertos se está endeudando en forma irracional. Por su parte, sus usuarios no están pagando y existen responsables de ello. La deuda de Buquebus sigue creciendo y todo el mundo dice -no sólo nosotros- que esta empresa está en una situación comprometida. Nos preguntamos quién es el responsable, en la Administración Nacional de Puertos, de que Buquebus haya generado esta deuda y quién se va a hacer cargo de los perjuicios que ella le va a ocasionar.

Estos son los temas que nos hacen pensar que, o bien sucede algo y alguien toma cartas en el asunto, o los trabajadores no sabremos a quién recurrir.

Otro aspecto refiere al pago de U$S 5:000.000 para incentivar a que los trabajadores se vayan del Puerto. A modo de anécdota, quiero contar que el Puerto acaba de contratar a un corredor de seguros porque el mes pasado le pagó a todos sus funcionarios incentivos para que se fueran. Debido a eso, se tuvo que contratar un corredor de seguros porque no se sabía qué hacer con los seguros. Estas son las cosas que suceden en la Administración Nacional de Puertos y en el Estado, con el aval de los Legisladores y de los representantes en su Directorio.

También se ha contratado a un licenciado, en una contratación encubierta -ni siquiera es ingeniero- a quien se le ha pagado una enorme cantidad de dólares para que realice un estudio de medio ambiente que nadie ha visto y ni se sabe si existe.

Estos son aspectos gruesos que comprometen a la Administración y su futuro.

Reitero que nuestra intención es advertir sobre un gasto que realiza el Estado y que nos perjudica seriamente.

Por nuestra parte, estamos dispuestos a colaborar en el seguimiento y en el aporte de los datos necesarios, aunque debemos aclarar que, muchas veces, los trabajadores no contamos con toda la información. Nos cuesta mucho trabajo y horas de estudio comprender los diferentes temas como, por ejemplo, el que tiene que ver con la creación de un marco jurídico para un proyecto que ya existía. En síntesis, todos estos temas nos resultan muy complejos.

Otro aspecto refiere a las irregularidades que constatamos. Por ejemplo, el pliego de licitación de la empresa Cuenca del Plata. El reglamento establece que esta empresa se compromete a la realización de algunas cosas como, por ejemplo, el dragado a doce metros del muro que le corresponde, y esto aún no lo hemos visto. También, está comprometida a contratar treinta funcionarios de la Administración Nacional de Puertos bajo la sanción de pagar U$S 2.000 de multa por cada empleado que no sea llamado. Sin embargo, han contratado sólo cuatro funcionarios y no hemos escuchado a nadie que diga que se debe cobrar la multa que figura en el pliego de condiciones. En realidad, no puede contratar a los funcionarios por hechos muy concretos: no hay seguridad laboral en esta empresa y paga sueldos ridículos.

Vuelvo a repetir que nuestra solicitud de audiencia, tanto a la Comisión de la Cámara de Representantes como a la de Senadores - y así lo hemos manifestado en la prensa- es para pedir que tomen cartas en el asunto, porque la Administración Nacional de Puertos se apronta a hacer un gasto que para nosotros es irreparable y puede comprometer seriamente su futuro.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Presidencia desea aclarar a nuestros visitantes que la versión taquigráfica de la Comisión será enviada a la Administración Nacional de Puertos y al Ministerio respectivo. Pregunto a la delegación si han traído alguna información adicional.

SEÑOR SUAREZ.- Oportunamente, les enviaremos fotocopias del análisis que hemos realizado sobre el dragado del Puerto de Montevideo.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión estila escuchar a quienes nos visitan, para luego discutir los temas planteados.

SEÑOR URES.- Agradecemos a los señores Senadores que nos hayan atendido. Tal vez ustedes tengan alguna opinión formada de los portuarios. La verdad es que, cuando venimos al Parlamento y los temas se ponen a votación, nos exaltamos y esa es la característica de los portuarios de todos los puertos. Quienes hemos visitado los puertos hemos observado que la lucha de los portuarios siempre tiene esa característica. Se trata de gente muy especial y hay que comprenderla en su magnitud. Si alguna vez hemos tenido alguna dificultad con algunos de los parlamentarios, debemos reconocer que lo hacemos, simplemente, para defender aquello que entendemos es defendible, como los señores Senadores harán cuando consideran que sus razones son atendibles. Por lo tanto, creemos que nos sabrán comprender, aunque no se nos justifique.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión es respetuosa de la voluntad de quienes nos visitan. Hemos escuchado vuestras palabras y de ello queda constancia en la versión taquigráfica.

Agradecemos su presencia.

No habiendo más asuntos para considerar, se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 15 y 24 minutos).